Αδιάφορος για τους αποκλεισμούς που επιβάλλει η ταχύτητα που χειρίζεται, ανυποψίαστος για τον χαρακτήρα της πανηγυρικής συμμετοχής του στην παρέλαση των αυτοκινήτων, ο οδηγός αδυνατεί να αποστασιοποιηθεί από τη μέθη της διαρκούς κίνησης και να αντικρίσει τα αποτελέσματα της κυριαρχίας του. Το ιδιωτικό αυτοκίνητο αισθητικοποιεί τη βία, την υπεροχή, την αρρενωπότητα, την απαξία στο πεδίο της καθημερινότητας.

Ο ΙΧ ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ ΤΟΥ εξετάζει την αδηφάγο φαντασμαγορία της αυτοκίνησης, τον πανικό της ταχύτητας, τα συσσωρευμένα φετίχ της κυκλοφορίας. Το αυτοκίνητο, εμπόρευμα-πρότυπο του εικοστού αιώνα και αντικείμενο ποικίλων επενδύσεων της ψυχικής οικονομίας, εξακολουθεί να δομεί την καπιταλιστική καθημερινότητα και να εκπαιδεύει σε μια πολεμική —και χαρακτηριστικά αρρενωπή— σχέση με τον χώρο και τον χρόνο.
Αυτές οι πυκνές, βιωματικές σημειώσεις υιοθετούν το βηματισμό της περιπλάνησης. Επανέρχονται από διαφορετικές οδούς σε ορισμένους κόμβους, και συχνά ανακαλούν άλλους πλάνητες που πέρασαν από εκεί. Έχουν στη γλώσσα τους τη μεταλλική γεύση άσκοπων καταστροφών.

Ο Κώστας Δημητρίου γεννήθηκε το 1970 στη Θεσσαλονίκη, όπου και ζει. Εργάζεται ως οδηγός αστικού λεωφορείου και εκπαιδευτής υποψήφιων οδηγών.

ΚΩΣΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ο ΙΧ ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ ΤΟΥ

ξ

ΚΩΣΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Ο ΙΧ ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ ΤΟΥ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ



εκδόσεις των ξένων

Ο ΙΧ ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ ΤΟΥ

Κώστας Δημητρίου

Ο ΙΧ ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ ΤΟΥ

Σημειώσεις για την αυτοκίνηση

εκδόσεις των ξένων

Εξώφυλλο - σελιδοποίηση: Λύδια Φραγκοπούλου

Θεσσαλονίκη 2012

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

στους όπου ξένους

Μη γίνεσ' ένα μ' αυτά τα καθιστόζωα
που σοφάρουν εξουθενωμένα και δένονται
στ' αυτοκίνητα

«Η δύναμη της προπαραλήγουσας»

Μια πρώτη μεταφυσική των κροκοδείλων: όλ' αυτά
τ' αυτοκίνητα
στους αφύσικους δρόμους οι σειρές τ' αυτοκίνητα...

«Μυχιοθήκη»

κ' οι ένοχοι που τρέχουν
με ταχύτητα
πλέον των εκατό χιλιομέτρων
για να μη βλέπουμε
τα πρόσωπά τους

«Αισθάνομαι τη νύχτα»

ΝΙΚΟΣ ΚΑΡΟΥΖΟΣ

ο ΙΧ άνθρωπος

Οποιος αντικριζοντας τον θαλάσσιο ορίζοντα ονειρεύεται να τον αποικήσει το αυτοκίνητό του, δικαιούται να απαλλαγεί με τον χαρακτηρισμό ΙΧ από τις ανθρώπινες αγωνίες και δράσεις.

Στο βλέμμα του ΙΧ ανθρώπου αντιλαμβάνεσαι «μια σχεδόν υπνωτική σχέση με τον δημόσιο χώρο: Το βλέμμα απορροφά τα πάντα αλλά δεν βλέπει σχεδόν τίποτα. Στον παροξυσμό των μηνυμάτων αναπτύσσεται μια ύφεση της προσοχής… μια αίσθηση κορεσμού, μπουχτίσματος που οδηγεί στην απάθεια... στην άμβλυνση της ικανότητας του νου να κάνει διακρίσεις».[1] Εκτός από την ανεπάρκεια που χαρακτηρίζει την όραση του βομβαρδισμένου από τις θεαματικές συχνότητες ατόμου, η ίδια η ταχύτητα την οποία καλείται να χειριστεί δημιουργεί ψευδαισθήσεις. Το μάτι τείνει να χάσει την περιφερειακή του όραση εξαιτίας ενός μεταισθήματος τούνελ που μεγαλώνει ανάλογα με την επιτάχυνση του οχήματος. Στη σκιά του ιλίγγου του ο ΙΧ άν-

θρωπος τείνει να αποκαταστήσει ένα νέο επίπεδο ψυχικής ισορροπίας, που του δίνει η μονοτονία του περιβάλλοντος της αυξημένης ταχύτητάς του, με την πλάνη μιας σταθερής ταχύτητας πιο χαμηλής από την πραγματική. Στο μεταίσθημα της ταχύτητάς του αντιλαμβάνεται την ακινησία των γύρω του πραγμάτων σαν επιθετική κίνηση εναντίον του. Ο γήινος χρόνος στο διαστρεβλωτικό πρίσμα της επιτάχυνσής του αναγνωρίζεται σαν ανυπόφορο φρένο.

Κοιτώντας πίσω ζαλίζεται, πρέπει να βλέπει μόνο ό,τι πρόκειται να καταβροχθίσει. Ορίζοντάς του ο προφυλακτήρας του μπροστινού του οχήματος. Βασικό χαρακτηριστικό της κίνησής του το προσπέρασμα· ανθρώπων, τόπων, τροχοφόρων. Στο εξής οποιαδήποτε άλλη συνθήκη συνάντησης κρίνεται ανεπαρκής. Ό,τι συναντήσει πρέπει να το αφήσει πίσω του. Το κοντέρ θα γίνει το μέτρο της σχέσης του με τα πράγματα, ο δείκτης της απόστασής του από το τώρα, η θεραπεία του άγχους του να ξεφύγει από την καταδίωξη του εδώ. Προσπερνώντας, ο οδηγός «δολοφονεί συμβολικά τους άλλους».[2] «Ο τυφλός κομφορμισμός των αυτοκινητιστών»[3] παράγει αποστάσεις.

Υπάρχει μια αντιστοιχία του αισθήματος που απολαμβάνει ο άνθρωπος στο μικροκλίμα του ιδι-

ωτικού του οχήματος με το μεταίσθημα υψηλής ταχύτητας. Όπως αδυνατεί να αντιληφθεί την πραγματική του ταχύτητα, έτσι δεν παραδέχεται την ηλεκτρισμένη ατμόσφαιρα που κρύβεται στην οικιακή θαλπωρή του τροχοφόρου του. Οι προσποιητά άνετες κινήσεις και η στάση του οδηγού μαρτυρούν την αγωνία του να κρυφτεί η βία που υπάρχει στην οδήγηση. Στη φαινομενική ηρεμία του ο οδηγός τρέχει πανικόβλητος όπως το όχημά του, γίνεται ομοούσιος του αυτοκινήτου του. Η κάψουλα του οχήματος σφύζει από τη φόρτιση της επέλασής του. Αδημονεί να προσπεράσει, να φύγει, να φτάσει… Το κορνάρισμα είναι η βαλβίδα εκτόνωσης της έντασης που επικρατεί στο κουβούκλιο του αυτοκινήτου. Η ενόχληση που προκαλείται οφείλεται και στην έκπληξη που δημιουργεί η διαρροή των αναπάντεχων αντικοινωνικών αναθυμιάσεων της οδήγησης. Οι εκφραστικές ανάγκες του IX ανθρώπου καλύπτονται από τον μοναδικό τόνο του κορναρίσματος. Η αδημονία και η απαξίωση της μηχανής φαίνονται στη δυσλεκτική εκφραστική δυνατότητα της κόρνας. Ένας εκούσιος γλωσσικός υποβιβασμός στην αγελαία κατάσταση που χαρακτηρίζει ούτως ή άλλως το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Στα παιχνίδια του ιλίγγου στα λούνα παρκ η εικόνα του προσώπου υποχωρεί για να καλυφθεί από ένα

ορθάνοιχτο στόμα που φωνάζει. Ο IX άνθρωπος ουρλιάζει επιταχύνοντας, και προσπερνώντας δημιουργεί ένα παραπέτασμα που εκμηδενίζει οποιαδήποτε άλλη επικοινωνιακή δράση. Ερημοποιεί τον δημόσιο χώρο. Η πατρίδα του ορίζεται στον αστερισμό της ταχύτητας. Εθισμένος στην αδρεναλίνη απολαμβάνει τον «ηδονικό πανικό» της «εμπειρίας της ροής».[4] Το ζεν του ιλίγγου μετά το νιρβάνα της TV είναι μια μορφή θεαματικού βιώματος.

Με μηδενισμένο δείκτη ταχύτητας νιώθει άχρονος. Ο drive in άνθρωπος δυσανασχετεί να εγκαταλείψει το όχημά του. Η προσγείωση στην ανθρώπινη βαρύτητα του είναι δυσάρεστη. Ενώ το αυτοκίνητο «κατακτά και "δομεί" κυρίως το καθημερινό»,[5] η καθημερινότητα του επιφυλάσσει την αποκαθήλωσή του ακινητοποιώντας το.

Τείνει να λιντσάρει όποιον δεν συγχρονίζεται με την ταχύτητά του. Από τις αρχές του εικοστού αιώνα η συνεπής στάση των οδηγών μετά από σύγκρουση με πεζούς είναι η εγκατάλειψη. Το όχημα συνεχίζει φεύγοντας, ο πεζός καθηλώνεται στη μηδενική του ταχύτητα. Ο IX άνθρωπος βιώνει την ασυλία του αυτοκινήτου του. Εκπλήσσεται μετά τη σύγκρουση από τη βία που παρήγαγε η προέλαση της εύκρατης συνθήκης του στον δημόσιο χώρο. Οποιοσδήποτε παρεμβάλλεται στην

κίνησή του αποδεικνύεται παρείσακτος. Ο γήινος χρόνος ορίζεται σαν εμπόδιο στην επιτάχυνση. «Ο κόσμος... θέλει να γίνει το αυτοκίνητο υπεύθυνο μέλος της κοινωνίας», διαβάζουμε σε μια διαφήμιση της Toyota του 1975.

Τα αυτοκίνητα «δολοφονούν, ώστε να τους μοιάσει ό,τι τους φαίνεται ζωντανό».[6]

ταχύτητα

ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΑΘΟΛΙΚΕΣ καλόγριες που συνελήφθησαν να τρέχουν με 180 χλμ/ώ επειδή είχαν ανησυχήσει για το κάταγμα που υπέστη στον καρπό του δεξιού του χεριού ο πάπας, μέχρι τον υπουργό δημόσιας τάξης που διέσχισε με το ιδιωτικό του αυτοκίνητο τη μισή Ελλάδα τρέχοντας με ιλιγγιώδη ταχύτητα, όταν ενημερώθηκε για την ταυτοποίηση στοιχείων που αφορούσαν μέλος "τρομοκρατικής" οργάνωσης, κανείς δεν φαίνεται να έχει πειστεί για την επικινδυνότητα της υπέρβασης των ορίων ταχύτητας. Ο καθένας θεωρεί δικαίωμά του να εξαιρεθεί από την τήρηση των συγκεκριμένων ορίων προβάλλοντας τον δικό του ιερό σκοπό.

Τα μηνύματα που απευθύνονται στον οδηγό δεν φαίνονται ιδιαίτερα πειστικά. Διαμορφώσεις του οδοστρώματος και ρυθμίσεις που περιορίζουν το ίδιο το όχημα αποδεικνύονται περισσότερο αποτελεσματικές. Στο περιβάλλον των πόλεων, όταν η ταχύτητα των οχημάτων ξεπερνά τα 30 χλμ/ώ, δη-

μιουργούνται αξεπέραστα προβλήματα. Η αίσθηση αλληλεπίδρασης του οδηγού με το περιβάλλον χάνεται, οι συγκρούσεις οχημάτων που κινούνται μ’ αυτή την ταχύτητα αγγίζουν τα όρια της παθητικής τους ασφάλειας.

Η κριτική που ασκήθηκε τη δεκαετία του 1960 στην προβληματική ασφάλεια των αυτοκινήτων δημιούργησε μια παράδοξη κατάσταση. Η αύξηση των μηχανισμών ασφαλείας μεταφράστηκε σε πιο ριψοκίνδυνες συμπεριφορές, με αποτέλεσμα μεγαλύτερη επικινδυνότητα για τους «εξωτερικούς χρήστες» του αυτοκινήτου. Τα ασφαλή αυτοκίνητα κυριάρχησαν στο δρόμο έναντι των πεζών, απολαμβάνοντας μεγαλύτερη ταχύτητα και ελευθερία κίνησης. Η κουλτούρα της ασφάλειας οδήγησε στην κυριαρχία του ΙΧ. «Ό,τι υποτίθεται ότι γεννά περισσότερο κίνδυνο, γεννά περισσότερη ασφάλεια και ό,τι γεννά περισσότερη ασφάλεια, γεννά στην πραγματικότητα περισσότερο κίνδυνο… Κάθε μέτρο ασφαλείας που δεν είναι “περιοριστικό” αφ’ εαυτού γίνεται αντιληπτό από τους οδηγούς σαν μια ευκαιρία για να αυξήσουν την ταχύτητα, οπότε η πιθανότητα καθαρού κινδύνου αυξάνεται».[1] «Όταν με κάποιο μέτρο οδικής ασφάλειας ο χρήστης αντιλαμβάνεται μια μείωση του κινδύνου, τείνει ν’ αλλάξει τη συμπεριφορά του, αυξάνοντας τις ριψοκίνδυνες αποφάσεις και τις πιθανότητες να

προκληθούν περισσότερα ατυχήματα».[2] Η ελευθερία του αυτοκινήτου επιτυγχάνεται εις βάρος της ελευθερίας των άλλων· αποφεύγονται κάποια ατυχήματα αποκλείοντας άλλους χρήστες της οδού να εισέλθουν στους δρόμους. Κάθε μέτρο που αυξάνει την ασφάλεια των οδηγών αυξάνει και την επιθυμία τους για ταχύτητα· μειώνεται η αίσθηση του κινδύνου για τους οδηγούς αλλά αυξάνεται ο πραγματικός κίνδυνος για πεζούς και ποδηλάτες οι οποίοι μετατρέπονται σε παθητικούς χρήστες της κίνησης του αυτοκινήτου.

Αποτύπωμα της ταχύτητας, το απολίθωμα αυτής της κίνησης είναι οι τροχαίες συγκρούσεις. Η πρόσκρουση της αυτοκινητικής ταχύτητας στον ανθρώπινο χρόνο: η ολόδική μας Πομπηία. Στα «τροχαία ατυχήματα» αναπαράγονται οι έμφυτες ανεπάρκειες της κίνησης του αυτοκινήτου· ως αιτίες τους αναγνωρίζονται όλα τα στοιχεία που συνθέτουν τη φαντασμαγορία του αυτοκινήτου. Τα κείμενα για την οδική ασφάλεια καταλήγουν σε ευχολόγια και αναμασήματα μέτρων ήδη εφαρμοσμένων, γιατί οι συγκρούσεις γίνονται αντιληπτές μέσα από το πρίσμα της κυριαρχίας του αυτοκινήτου.

Των τροχαίων συγκρούσεων τα αίτια ανάγονται στην κατάσταση του δικτύου, του οχήματος και

της επιτήρησης της κίνησης. Αντί όμως τα ίδια τα αίτια να αναγνωριστούν ως οι εγγενώς προβληματικοί λειτουργικοί μηχανισμοί της αυτοκίνησης και να οδηγηθούμε στην αμφισβήτηση του αυτοκινήτου, κρίνεται σκόπιμη η επανεπένδυση στους ίδιους αυτούς μηχανισμούς για τη βελτίωσή τους. Και ενώ έχουν υποτίθεται εντοπιστεί τα αίτιά τους, η πτωτική τάση των συγκρούσεων φαίνεται να αγγίζει ένα όριο. Θα είναι η σκιά που θα συνοδεύει την κυκλοφορία, οι παράπλευρες απώλειες του πολέμου της αυτοκίνησης.

Οι θάνατοι της αυτοκίνησης έχουν χάσει την ανεμελιά τους. Ο διασπασμένος άνθρωπος αδυνατεί να αντεπεξέλθει στις απαιτήσεις μιας πολύωρης, προσεκτικής και συνετής οδήγησης, παρά μόνο με υπέρογκες επενδύσεις προσανατολισμένες στην "κανονικότητα" του κυκλοφοριακού σκηνικού. Η κουλτούρα της ασφάλειας πασχίζει με θεσμοθέτηση «ημερών χωρίς αυτοκίνητο» και «ευγένειας στο δρόμο» να πείσει για τη δυνατότητα εφαρμογής της «συνεργατικής» οδήγησης. Είναι αντιφατικό να επικαλείσαι την κοινωνική συνείδηση των χρηστών ενός μέσου που χαρακτηρίζεται από την αυτιστική ιδιωτικότητά του. Η προκλητική συμπεριφορά και η αμέλεια είναι χαρακτηριστικά του σύγχρονου καταναλωτή. Η χρήση κινητού τηλεφώνου και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ αντικατοπτρί-

ζουν την αίσθηση του ζεστού ιδιωτικού χώρου που υπόσχεται η χρήση του αυτοκινήτου. Λατρεύοντας τη δύναμη της μηχανής παραβιάζονται σημάνσεις και όρια ταχύτητας. Η σύγκρουση τείνει να γίνει θανατηφόρα όσο αυξάνεται η ταχύτητα· οι μηχανισμοί παθητικής ασφάλειας των οχημάτων αδυνατούν να παρακολουθήσουν την "πρόοδο" της ταχύτητας. Στο σύνολό τους οι τροχαίες συγκρούσεις μπορούν να θεωρηθούν ατυχήματα της αυτοκίνησης. Σαν βραχυκυκλώματα της ροής της κυκλοφορίας προδίδουν τις αντοχές του δικτύου.

Η ασφάλεια είναι το άλλοθι της αγωνιστικής οδήγησης. Βιαστικά καταχωρήθηκαν σαν μηχανοκίνητος αθλητισμός οι αγώνες ταχύτητας που θεσμοθετήθηκαν απλά και μόνο για να τραβήξουν την προσοχή των καταναλωτών και να ενθαρρυνθεί η πώληση IX. Σ' αυτό το πεδίο δοκιμών της αυτοκινητοβιομηχανίας, που παραμένει το τελευταίο προπύργιο του αποκλειστικά αρσενικού αθλητισμού, το όχημα είναι επιτέλους μόνο κυρίαρχο και ελεύθερο να τηρήσει τις υποσχέσεις της ταχύτητάς του. Τα «ατυχήματα» των αγωνιστικών οχημάτων είναι βασικό στοιχείο του θεάματος που προσφέρεται. Κανείς δεν θα αναρωτηθεί πόσο βοηθά την υπόθεση της οδικής ασφάλειας η δημοτικότητα που γνωρίζει ο μηχανοκίνητος αθλητισμός. Παρ' όλα αυτά, οι συγκοινωνιολόγοι αναζητούν τη λύση

στους «μηχανισμούς αποφυγής σύγκρουσης των ακρίδων».[3]

«Η οδήγηση... και μάλιστα η γρήγορη... πριμοδοτεί μια υπερβατικής τάξεως κιναισθητική εμπειρία του χωροχρόνου και μέσω της αίσθησης καταλήγει σε μια ολική (και με έντονες απόκρυφες διαστάσεις) συμμετοχή στον κόσμο… Το να πάμε παντού και το να πηγαίνουμε γρήγορα, δύο συνθήματα ενός πολιτισμού που αναζητά την πανταχού παρουσία, την αθανασία και που λατρεύει την ταχύτητα… Όπως αναφέρει ο Βιριλιό, είμαστε οι άγνωστοι στρατιώτες της δικτατορίας της κίνησης, κάτι που δεν συνεπάγεται μόνο την εξάλειψη της απόστασης, αλλά και την εκμηδένιση του χρόνου και την εγκαθίδρυση μιας αέναης κατάστασης εκτάκτου ανάγκης».[4]

Η ταχύτητα είναι ένα μοντάζ του τοπίου της πραγματικότητας· ο οδηγός αποστασιοποιείται από την καταστροφή που προκαλεί, με έναν τρόπο που θυμίζει τους πιλότους των βομβαρδιστικών.

Ο Μπουγκάτι είχε δηλώσει: «Εγώ δεν φτιάχνω αυτοκίνητα για να σταματούν, τα φτιάχνω για να τρέχουν».[5] Το αυτοκίνητο κινείται στο δρόμο καρκινωματικά – επεκτείνεται ανεξέλεγκτα και απεριόριστα. Στη διάδοση της θρησκείας του IX το

φρένο είναι μια ανίερη κατάσταση. Ο αριθμητής του κλάσματος έχει αυτονομηθεί· η ταχύτητα εμφανίζεται σαν ακέραιος αριθμός. «Ο θρίαμβος του ανοδικού χιλιομετροδείκτη κατευνάζει τελετουργικά τον φόβο του διωκόμενου».[6] Στα «παγιδεύματα των ανθρώπων»[7] το σώμα εξαφανίζεται στη δίνη της ταχύτητας.

«Η ταχύτητα είναι δημιουργός αμιγών αντικειμένων, είναι η ίδια ένα αμιγές αντικείμενο, εφόσον σβήνει το έδαφος και τις εδαφικές αναφορές, εφόσον ανεβαίνει τη ροή του χρόνου για να τον εκμηδενίσει, εφόσον πηγαίνει γρηγορότερα από την ίδια της την αιτία και ανεβαίνει το ρεύμα για να την αφανίσει. Η ταχύτητα είναι ο θρίαμβος του αποτελέσματος επί της αιτίας, ο θρίαμβος του στιγμιαίου επί του χρόνου ως βάθους, ο θρίαμβος της επιφάνειας και της αμιγούς αντικειμενοσύνης επί του βάθους της επιθυμίας… Θρίαμβος της λήθης επί της μνήμης, μέθη απολίτιστη, αμνησιακή… Το να πηγαίνει κανείς με το αυτοκίνητο δημιουργεί ένα είδος αοράτου, διαφάνειας, εγκαρσιότητας των πραγμάτων μέσω του κενού. Είναι ένα είδος αυτοκτονίας σε αργή κίνηση, μέσω της εξάντλησης των μορφών, η οποία αποτελεί απολαυστική μορφή της εξαφάνισής τους… Η ταχύτητα δεν είναι παρά η μυητική του κενού».[8]

Εγκαθιδρύεται μια διαφορετική σχέση με τον κόσμο που χαρακτηρίζεται από την «“καταστροφή” της συνήθους αντίληψης των πραγμάτων».[9] Ο δρόμος γίνεται ο μη τόπος για την κυκλοφορία του πιο κατασταλαγμένου προϊόντος του καιρού μας.

αυτοκινητόδρομος

ΟΠΩΣ ΤΟ ΤΡΕΝΟ είναι οι ράγες του, το αυτοκίνητο είναι το δίκτυο των δρόμων του. Από τις αρχές του 1900 που ιδρύθηκε στο Παρίσι ο «σύνδεσμος για την καταπολέμηση της σκόνης» και το «good roads movement» στις ΗΠΑ, μέχρι τους συνασπισμούς των κατόχων αυτοκινήτων («automobile club of southern California») που διεκδίκησαν δικαιώματα στη χρήση των δρόμων, φανερώνεται ότι η συνεχής επένδυση σε νέους δρόμους αποκλειστικά για τους χρήστες αυτοκινήτων ήταν μια δυναμική επιλογή των μαζών του εικοστού αιώνα. «Ο δρόμος της πόλης αποκτά έτσι μια ιδιάζουσα λειτουργία: να επιτρέπει την κίνηση».[1] Ο δημόσιος χώρος μετατρέπεται σε μια από τις λειτουργίες της κίνησης.

Οι δρόμοι καθορίζουν την αστική ανάπτυξη. Η πόλη προαστιοποιείται όχι μόνο μέσω του αυτοκινήτου αλλά και για το αυτοκίνητο. Μείζον θέμα για τους συγκοινωνιολόγους είναι η διαχείριση της στάθμευσης· ο δρόμος δεν αρκεί για να καλύψει τις ανάγκες της κυκλοφορίας.

Το περιβάλλον όπου αναπτύσσεται η φαντασμαγορία του αυτοκινήτου, η επέκταση του πιστωτικού ορίου της ταχύτητάς του, είναι ο αυτοκινητόδρομος. Την δεκαετία του 1970 σε Γερμανία και Γαλλία καταργήθηκε το όριο ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους, με το σκεπτικό ότι «αφού τα οχήματα έχουν σχεδιαστεί για να τρέχουν», δεν μπορούμε να περιορίσουμε την αυτοκινητοβιομηχανία. Ο προβληματισμός για τη σχέση υψηλής ταχύτητας και συγκρούσεων ξεπεράστηκε με την κατασκευή μεγαλύτερων και "ασφαλέστερων" αυτοκινητόδρομων. Προσπέρασαν το ζήτημα της υψηλής ταχύτητας με τη «σύσταση τα αυτοκίνητα να μην ξεπερνούν τα 130 χλμ/ώ». «Προβάλλοντας παραμελημένους παράγοντες... φάνηκαν να συμφωνούν ξαφνικά ότι η υπερβολική ταχύτητα δεν ήταν άμεσα υπεύθυνη για τα ατυχήματα».[2] Στο εξής κάθε συζήτηση για μηχανισμούς περιορισμού της ταχύτητας θα σκοντάφτει στην μη ύπαρξη ορίου ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους. Η απάντηση στα προβλήματα που διαπιστώνονται από την ταχύτητα των οχημάτων θα είναι η δημιουργία ασφαλέστερων κλειστών αυτοκινητόδρομων. Ενδίδοντας στη φαντασμαγορία της προόδου, η λογική της "απελευθέρωσης" του αυτοκινητόδρομου οδηγεί στην «παραδοχή ότι τα θύματα του αυτοκινητόδρομου είναι επίσης θύματα της προόδου».[3]

Μία οικονομική επίδραση του αυτοκινήτου είναι ο ολοένα αυξανόμενος χώρος που απαιτείται για κίνηση και στάθμευση. Το κόστος της κατασκευής αυτοκινητόδρομων είναι υπερβολικό, καθώς οι δρόμοι που προορίζονται για μεγαλύτερες ταχύτητες καταναλώνουν περισσότερο χώρο. Υπάρχει μια διαρκής κατάσταση έκτακτης ανάγκης προκειμένου να αναπτυχθούν οι υποσχεθείσες ταχύτητες και να αποκλειστούν πεζοί, ζώα και βραδυπορούντα οχήματα. Η επέκταση του αυτοκινητόδρομου με παρόδιες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των αυτοκινήτων θεωρείται δεδομένη. «Η άσφαλτος του αυτοκινητόδρομου γέμισε όλη τη γη».[4] Θα μπορούσαν να εννοηθούν ως αποικισμοί της αυτοκίνησης στον δημόσιο χώρο. Ίσως δεν είναι τίποτα λιγότερο από μια ιστορία περίφραξης.

Τόσο με τους αυτοκινητόδρομους όσο και με τις εκτάσεις που προορίζονται πια για την καλλιέργεια βιοκαυσίμων φαίνεται ότι η αυτοκίνηση είναι αναπόφευκτα προσανατολισμένη στη δέσμευση και την περίφραξη γης. Δεσμεύονται εκτάσεις για την αποκλειστική χρήση των αυτοκινήτων. Το εισιτήριο για την είσοδο σε αυτήν την παρωδία δρόμου είναι το όχημα που αποδεικνύει ότι ο άνθρωπος είναι συνδρομητής της αυτοκίνησης. Με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, οι αρκούδες της Πίνδου οφείλουν πλέον να καταλάβουν ότι

τα περάσματά τους είναι ναρκοθετημένα από την αυτοκίνηση.

Η συναίνεση που ρυθμίζει την κίνηση στους αυτοκινητόδρομους, σε αντίθεση με την κίνηση σε άλλους δρόμους, εντυπωσιάζει· συναντούμε τον εκστατικό χαρακτήρα της θρησκείας του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Εξοβελίζονται οι ανίερες καταστάσεις των άλλων δρόμων. Ο δρόμος τείνει να γίνει μια ευθεία, κάτι σαν εναέριος χώρος. Απαγορεύεται να σταματήσεις, η αυτοκινητική ύπαρξη επεκτείνεται απεριόριστα. Το περιβάλλον του αυτοκινητόδρομου ξεπερνά τους κανόνες που διέπουν την οδήγηση· προϋποθέτει μόνο την λατρευτική προσήλωση στην ταχύτητα.

Την εποχή του «ψυχρού πολέμου» ο αμερικανός πρόεδρος Αϊζενχάουερ είχε προτείνει την κατασκευή αυτοκινητόδρομων για τη γρήγορη εκκένωση των πόλεων. Πάνω από 26 δισ. δολάρια εκταμιεύτηκαν για να τεθεί σε εφαρμογή ο νόμος του «εθνικού αμυντικού συστήματος αυτοκινητοδρόμων».[5]

Ο στρατός ενδιαφέρθηκε για τα interstates (τους διαπολιτειακούς αυτοκινητόδρομους στις ΗΠΑ) αντιμετωπίζοντάς τα σαν επιστρατευμένο δημόσιο χώρο. Ο δρόμος γίνεται μια ιδιαίτερη περιοχή

επιτήρησης. Τα interstates αποτέλεσαν «ένα ευρύ πρόγραμμα αμερικάνικης ανασυγκρότησης», «ένα κεϋνσιανό εργαλείο διαχείρισης της οικονομίας». «Εδραίωσαν τον κοινωνικό καταμερισμό του χώρου και την κοινωνική διαφοροποίηση στις μετακινήσεις».[6] Η κατασκευή τους είχε ως αποτέλεσμα να μην δαπανηθεί τίποτα για τις δημόσιες μεταφορές. Τα freeways του LA χρηματοδοτήθηκαν από την αύξηση του φόρου της βενζίνης μετά από δημοψηφίσματα. Το δίκτυο εστιατορίων McDonald's επεκτάθηκε παράλληλα και χάρη στα interstates.

Η γενικευμένη χρήση του αυτοκινήτου κατέστησε αναγκαίους τους αυτοκινητόδρομους. «Οι αυτοκινητόδρομοι γεννήθηκαν από μία διαστροφή της επιθυμίας και της ανάγκης για κινητικότητα που μετατράπηκε σε αίτημα για ιδιωτικά αυτοκίνητα».[7] «Απαντούν με τρόπο ιδεώδη στη μόνη βαθιά ευχαρίστηση, που είναι εκείνη της κυκλοφορίας».[8] Δεν είναι μόνο ένα πεδίο δοκιμών της ταχύτητας, αλλά ορίζουν με νέο τρόπο τους χώρους της πόλης. Δυσχεραίνεται η πρόσβαση, αλλάζει ο χρόνος πρόσβασης σε χώρους κοινωνικής συνεύρεσης, χάνεται ο προσανατολισμός. «Ένα επινοημένο περιβάλλον... όπου ο χώρος και ο χρόνος είναι πλαστοί. [Κατασκευάζονται] για τη βίωση της καταναλωτικής εμπειρίας. Μια τεράστια... ασφάλτινη υποδομή διατρέχει και τέμνοντας ενοποιεί την ύπαιθρο,

εγγυάται ασφαλές, αδιάκοπο, απρόσκοπτο ταξίδι, χωρίς φανάρια και υποχρεωτικές στάσεις, και την ομογενοποιεί».[9]

«Μόνο στοιχείο πολιτισμού... το αυτοκίνητο… Κοινωνία πρωτόγονη: ίδια κινητική ταυτοποίηση, ίδια συλλογική φαντασίωση εκτύλιξης… Η ζωή ολόκληρη σε drive-in… Όλα ανάγονται σ' αυτή την παρέλαση φωτεινών και σιωπηλών σκαφάνδρων».[10]

«Το αυτοκίνητο, σημάδι και έμβλημα ευημερίας, προϊόν μαζικής παραγωγής και διακύβευμα μαζικής κατανάλωσης, συνιστά... μια (δι)έξοδο... Στους αυτοκινητοδρόμους... απουσιάζει κάθε είδους κοινωνική σύγκρουση και όλα είναι ρυθμισμένα. Η κίνηση... μας δίνει μια εικόνα του κόσμου όπως θα θέλαμε να είναι».[11]

«Μια ολική συλλογική πράξη, σκηνοθετημένη από τον πληθυσμό ολόκληρο, είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο… Οι ίδιες οι μηχανές, με τη ρευστότητά τους και την αυτόματη οδήγησή τους, έχουν δημιουργήσει ένα περιβάλλον που τους μοιάζει, στο οποίο εντασσόμαστε με ηπιότητα, με το οποίο συνδεόμαστε όπως με ένα τηλεοπτικό δίκτυο. Τα freeways δεν εκφυλίζουν λοιπόν την πόλη ή το τοπίο, τη διασχίζουν και την περατώνουν χω-

ρίς να αλλοιώνουν τον ερημικό χαρακτήρα αυτής της μητρόπολης».[12]

Το σύστημα των αυτοκινητόδρομων παράγει τη ζήτηση αυτοκινήτων. Η «έντονη, σφοδρή, σιωπηλή κυκλοφορία τους» οδηγεί στην αποκάλυψη της «άγραφης σύμβασης της συλλογικής οδήγησης». Δείχνει «την ανθρωπολογία των αυτοκινητιστικών ηθών», «το προβάδισμα της κινητικότητας, της οθόνης επί της πραγματικότητας».[13] Αναπόφευκτα θα επεκταθεί στο περιβάλλον των πόλεων ως αστικός αυτοκινητόδρομος, αφού η χρήση του είναι απαραίτητη για τη φαντασμαγορία της αυτοκίνησης. Οι αστικοί αυτοκινητόδρομοι θα αποτελέσουν έναν στρατηγικό εξωραϊσμό ωσμανικού τύπου, αποδεικνύοντας την καπιταλιστική παραγωγή του αστικού χώρου.

Η προτεινόμενη κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας στη Θεσσαλονίκη είναι μια ακόμα προσπάθεια αποίκησης και περίφραξης του αστικού χώρου από την αυτοκίνηση. Τα τεχνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα που εντοπίστηκαν είναι προβλήματα όλων των αστικών αυτοκινητόδρομων. Οι αντιστάσεις στην κατασκευή της σχετίζονταν και με το γεγονός ότι δεν επρόκειτο για έναν ακόμη «δρόμο των λευκών που διέρχεται μέσα από τις κρεβατοκάμαρες των μαύρων»[14] αλλά θα υποβάθμιζε την πρόσοψη όλης της πόλης.

Αφότου ονομαστεί ένας δρόμος αυτοκινητόδρομος, είναι δύσκολο να αποχαρακτηριστεί και να αποδοθεί σε πιο ήπιας μορφής κυκλοφορία. Είναι πια απαλλοτριωμένος από την αυτοκίνηση δημόσιος χώρος. Κάθε αστικός αυτοκινητόδρομος χειρουργεί την πόλη. Η κατασκευή του συνδέεται με την υπόσχεση της καθαρότητας στη ροή της κυκλοφορίας που τόσο νοσταλγεί η αυτοκίνηση. Η αφύσικη ταχύτητα που εισβάλλει μέσω του αυτοκινητόδρομου χαρτογραφεί εκ νέου την πόλη και τις χρήσεις της. Η ταχύτητα "εξαγνίζει" απλοποιώντας τις σχέσεις.

Τα προϊόντα της αυτοκίνησης επαναδιαπραγματεύονται το χώρο. Τα smart κυκλοφορούν «πιο γρήγορα κι από ανόητες σκέψεις», σαν καροτσάκια super market· τα suv υπόσχονται στο θωρακισμένο τους κουβούκλιο ένα σαφάρι στη μητροπολιτική ζούγκλα. Εκτός από το να προσθέτουν ένα φωτοστέφανο στην εικόνα της πυρηνικής οικογένειας, τα οικογενειακά οχήματα λειτουργούν σαν καλούπι για τον επαναπροσδιορισμό των οικογενειακών σχέσεων. Οι φαντασμαγορίες τους αυτοεπιβεβαιώνονται χάρη στην αυξημένη ταχύτητα που αναπτύσσεται. Μας δείχνουν την πόλη όπως θα την ήθελαν: ξένη. «Χωρίς καρδιά θα ήμασταν μόνο μηχανές».[15]

Το 1959 στις *Καταστασιακές θέσεις για την κυκλοφορία* ο Ντεμπόρ θα χαρακτηρίσει τον αυτοκινητόδρομο «διάσπαση της διαλεκτικής του ανθρώπινου περιβάλλοντος προς χάριν του αυτοκινήτου».[16] Στην *Κοινωνία του θεάματος* θα γράψει ότι «η δικτατορία του αυτοκινήτου –προϊόντος οδηγού της πρώτης φάσης της εμπορευματικής αφθονίας– εγγράφεται στο έδαφος με την κυριαρχία του αυτοκινητόδρομου που εξαρθρώνει τα παλιά κέντρα των πόλεων και επιβάλλει μια όλο και μεγαλύτερη διασπορά». Ενώ «η πόλη είναι το περιβάλλον της ιστορίας», «η πολεοδομία που καταστρέφει τις πόλεις δημιουργεί μια ψευτο-ύπαιθρο». Επιδιώκει τη «διατήρηση της εξατομίκευσης των εργαζομένων που οι αστικές συνθήκες παραγωγής είχαν επικίνδυνα συγκεντρώσει». «Η προσπάθεια όλων των κατεστημένων εξουσιών για να πληθύνουν τα μέσα τήρησης της τάξης στο δρόμο αποκορυφώνεται με την κατάργηση του δρόμου». «Οι δυνάμεις της ιστορικής απουσίας χτίζουν το περιβάλλον όπου τίποτα δεν θα συμβεί και δεν συνέβη ποτέ».[17] «Η κυκλοφορία είναι η οργάνωση της απομόνωσης όλων».[18]

«Το 1984 ο τελευταίος φωτεινός σηματοδότης των interstates αφαιρέθηκε και τοποθετήθηκε σε φέρετρο»·[19] ο αυτοκινητόδρομος σαν αντεστραμμένο οργουελικό τοπίο.

λευκός χρόνος

Η ΜΝΗΜΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΑΣ ΤΟΥ, που δεν είναι άλλη από τη γραμμή συναρμολόγησης και παραγωγής, αναδύεται μ' έναν παράξενο τρόπο στην κίνηση του αυτοκινήτου. Η χρήση του προδίδει τον τρόπο παραγωγής του· ο εργασιακός χρόνος που απαιτήθηκε για την κατασκευή του στοιχειώνει το χειρισμό του. Στη ροή της κυκλοφορίας αντικατοπτρίζεται η γραμμή της ορθολογικής παραγωγής που εγκαινίασε ο Φορντ. Η ίδια ταχύτητα που γέννησε την ανάγκη της σειραϊκής παραγωγής διαμορφώνει τη νέα «αστική γεωγραφία [που] είναι χρονική».[1]

Η αφηρημένη εργασία, που επιτρέπει την εκμετάλλευση στο εργοστάσιο παραγωγής, είναι απαραίτητη και για το χειρισμό του ιδιωτικού αυτοκινήτου, καθώς αντίστοιχα η λεηλασία του ελεύθερου χρόνου καθίσταται δυνατή με το να εμποδίζεται η «επαναρτιμέληση» του ανθρώπου: Οι πρώτοι μαζικοί καταναλωτές αυτοκινήτων ήταν οι ίδιοι οι ικανοποιητικά αμειβόμενοι εργαζόμενοι στα εργο-

στάσια της αυτοκινητοβιομηχανίας· ένα μέρος του μισθού επέστρεφε στην αυτοκινητοβιομηχανία, και ο ελεύθερος χρόνος, λόγω του χειρισμού και της συντήρησης του ιδιωτικού πια αυτοκινήτου, παρέμενε στην υπηρεσία της αυτοκίνησης.

Στην περίπτωση των επαγγελματιών οδηγών αναδεικνύονται οι αντιφάσεις του αυτοκινητικού χρόνου, καθώς η έκσταση της ταχύτητας που υπόσχεται το όχημα συμπίπτει με την έκταση του χρόνου που απαιτεί το αφεντικό από τους οδηγούς του. Ο εργασιακός χρόνος έχει ενσωματωθεί και αναπαράγεται σαν ίλιγγος στην πλάνη του αυτεξούσιου της ταχύτητας.

Ο χρόνος μεταφοράς, νοούμενος ως υπερεργασία που μειώνει ανάλογα τον λεγόμενο ελεύθερο χρόνο, δεν είναι τίποτε άλλο από επέκταση του χρόνου εργασίας. Το αυτοκίνητο συνδέθηκε με την εφεύρεση του ελεύθερου χρόνου του σαββατοκύριακου· τον εφηύρε για να τον αποικίσει. Οι συγκοινωνιακές πολιτικές κλέβουν χρόνο από διάφορες κοινωνικές ομάδες και τον προσφέρουν στην αυτοκίνηση την οποία εμπιστεύονται για τη διαχείρισή του.

Η μόλυνση της αίσθησης του χρόνου είναι το ταξικό απόβλητο της κίνησης του αυτοκινήτου. Επιταχύνοντας αναδύεται η αίσθηση του «λευκού χρόνου»,

όταν υπερβολικά πολλές πληροφορίες αλληλοακυρώνονται και αυτοακυρώνονται όπως συμβαίνει με το ηλεκτρονικό χιόνι. Πρόκειται για μια αίσθηση «λευκού θορύβου» που κυριαρχεί πιο βαθιά από τις αισθήσεις. Όπως όταν ο πολύχρωμος δίσκος του Νιούτον γυρίζοντας με ταχύτητα αποδεικνύει το λευκό αποτέλεσμα της μίξης των χρωμάτων, έτσι η ταχύτητα του αυτοκινήτου τείνει να δείξει λευκά τα πάντα κι ο άνθρωπος χάνει την «αύρα» των πραγμάτων. Ορίζοντας για φύση του την επιτάχυνση, ο IX άνθρωπος προσπερνά τις σιωπές του χρόνου όπου μόνον ανθίζουν οι ποιότητες. Εμβαπτιζόμενοι στην εμπειρία του λευκού χρόνοι οι υπήκοοι της αυτοκίνησης ενσωματώνουν την ιεραρχία του πιο γρήγορου. Το κοντέρ σαν απόπειρα χειραφέτησης του ωρολογιακού χρόνου φαίνεται να είναι η μεταλλαγμένη οικειοποίηση του ρολογιού. Χάνοντας το μέτρο του χρόνου, μεταβάλλεται η εμπειρία του χρόνου. Η ροή του χρόνου γίνεται «αφηρημένη». «Το εδώ δεν υπάρχει πια, όλα είναι τώρα».[2] Ο λευκός χρόνος δεν είναι κοινός. Αποκλείει τις συναντήσεις, έχει την ίδια θερμοκρασία με τον παγωμένο χρόνο της κατανάλωσης, της TV, σφύζει από κενό. Υπόσχεται αυτό που λεηλατεί, παρωδεί ό,τι καταβροχθίζει. Η λεηλασία τού επιτρέπει να υπόσχεται την επιστροφή της χαμένης ποιότητας του χρόνου. Η εισβολή του ιδιωτικού χρόνου στον δημόσιο χώρο μιας πόλης γίνεται με τις υποδομές που δημιουργούνται για

την κίνηση του αυτοκινήτου. Ο λευκός χρόνος δεν είναι χειραφετημένος, αν και υπόσχεται την αυτάρκεια της ταχύτητας. Η οδήγηση δεν μπορεί να είναι εμπειρία, αφού η εμπειρία εξαντλείται στο χειρισμό. Το αυτοκίνητο δημιουργεί κοινωνική μόλυνση.

Η αφασία της κίνησης στους αυτοκινητόδρομους, η αίσθηση του drive-in, του non stop, το άγχος του προσπεράσματος είναι χαρακτηριστικά του λευκού χρόνου που επισφραγίζει την κίνηση ακόμα και πεζών ανθρώπων και ποδηλατών. Είναι η αίσθηση του κυνηγημένου. Το διάβασμα, ως επίκληση μιας άλλης διάστασης του χρόνου, ενώ το απολαμβάνουν κάποιοι επιβάτες στα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι ασύμβατο με την αυτοκινητική συνθήκη.

«Το να πηγαίνει κανείς με το αυτοκίνητο είναι μια θεαματική μορφή αμνησίας. Όλα πρόκειται να ανακαλυφθούν, όλα πρόκειται να σβηστούν… Τα πράγματα γίνονται ξαφνικά ελαφρά ενόσω η κουλτούρα, η κουλτούρα μας, αραιώνει».[3]

«Το αυτοκίνητο ήρθε για να αποδείξει, ακόμη και στα πιο οπισθοδρομικά μυαλά, ότι η γη είναι όντως στρογγυλή, ότι η καρδιά είναι απλώς ένα ρομαντικό κατάλοιπο και ότι ο άνθρωπος έχει κρυμμένους μέσα του δύο μετρητές: ο ένας καταγράφει τα χιλιόμετρα και ο άλλος τα λεπτά».[4]

«Στο αυτοκίνητο δεν συμβαίνει απολύτως τίποτα... Όταν ο χρόνος ταυτίζεται με την ταχύτητα... τότε τίποτα δεν συμβαίνει στ' αλήθεια».[5]

Η βίωση του λευκού χρόνου προκύπτει από τη διαστρέβλωση της όρασης σε δρομοσκοπική – την αντίληψη του κόσμου από τη σκοπιά του κινούμενου οχήματος. Ο Βιριλιό θα συνειδητοποιήσει ότι «η δρομοσκοπία αγγίζει το σύνολο των αντιλήψεών μας και ενοχλεί την κρίση μας, σε σημείο που το θύμα γίνεται ξαφνικά ο ενδεδειγμένος ένοχος». «Η δρομοσκοπική ψευδαίσθηση του αυτοκινήτου ενοχλεί και αναστατώνει σοβαρά τα περίχωρα της κούρσας του, κάνοντας να φαίνεται κινούμενο το ακίνητο περιβάλλον, δίνοντας στον επιβάτη του οχήματος την άνεση της επιτόπιας ακινησίας του από την οποία θα τον βγάλει μόνο το αυτοκινητιστικό ατύχημα, αφού η μετωπική σύγκρουση αποκαθιστά ξαφνικά την αλήθεια των γεγονότων». «Πρέπει τώρα να εξαλείψουμε ό,τι ακόμα επιβιώνει ως υλική εναντίωση... στον δρομοσφαιρικό αγώνα δρόμου των αυτοκίνητων συσκευών». Οδηγούμε παλεύοντας για την «οριστική ισοπέδωση του αναγλύφου του κόσμου», νοσταλγώντας «το ένα και μοναδικό εύκρατο κλίμα του γενικευμένου πλανητικού κλιματισμού» που υποσχέθηκε το αυτοκίνητο.[6]

η μηχανή της αυτοκίνησης

Η ΔΡΟΜΟΣΚΟΠΙΚΗ ΑΝΤΙΛΗΨΗ που επέβαλε το ιδιωτικό αυτοκίνητο φάνηκε στην κριτική που ασκήθηκε στην αυτοκίνηση τις προηγούμενες δεκαετίες. Αδυνατώντας να απεγκλωβιστεί από την οπτική που προσφέρει ο μικρόκοσμος του αυτοκινήτου και η αυταπάτη της ιδιωτικής αυτόβουλης κίνησης, η κριτική περιορίστηκε να καταδείξει τις αντιφάσεις στο χειρισμό και την προβληματική προσβασιμότητα που προκαλεί η χρήση του αυτοκινήτου. Μόνον αν αντιληφθούμε την αυτοκίνηση σαν μεγα-μηχανή, που περιλαμβάνει τη συντονισμένη δράση της αγίας συμμαχίας της αυτοκινητοβιομηχανίας, της βιομηχανίας ελαστικών και της πετρελαιοβιομηχανίας με τις κατασκευαστικές και ασφαλιστικές εταιρείες και τις τράπεζες, μπορούμε να ασκήσουμε συνολική κριτική στο φαινόμενο του αυτοκινήτου.

Η αυτοκίνηση αποδείχτηκε μία από τις μονοκαλλιέργειες του εικοστού αιώνα, τελείως συμβατή με

τις κλιματικές συνθήκες του ανεπτυγμένου καπιταλισμού. Ο φορντισμός έβαλε τη σφραγίδα του στην οργάνωση της εργασίας και χαρακτήρισε τις κοινωνικές και πολιτικές δομές που κατέστησε δυνατές. Ο τογιοτισμός που ακολούθησε, το νέο ευέλικτο σύστημα αναδιοργάνωσης της παραγωγής, έχει βασικά χαρακτηριστικά του την αυτονόμηση των τμημάτων παραγωγής, τη «βασισμένη στο στρες» διαχείριση των εργασιακών αρμοδιοτήτων, τη μεγαλύτερη ευελιξία του εργατικού δυναμικού, τη χρήση υπεργολάβων. Το ότι το όνομα και αυτού του μοντέλου της νέας τάξης πραγμάτων των εργασιακών συνθηκών είναι παράγωγο του ονόματος γνωστής αυτοκινητοβιομηχανίας αποδεικνύει ότι το αυτοκίνητο μόνο ένα απλό καταναλωτικό προϊόν δεν είναι.

Η γεωστρατηγική σημασία του πετρελαίου συνδέθηκε άρρηκτα με την εξέλιξη του αυτοκινήτου και τη μαζική διάδοσή του. Η αυτοκρατορία πετρελαίου του Ροκφέλερ ανακάλυψε στην αυτοκίνηση τον λόγο ύπαρξής της. Η αυτοκίνηση εξόντωσε ή απαξίωσε ανταγωνιστικά τροχιοδρομικά ή πλωτά μέσα, ενισχύοντας δικά της όπως τα λεωφορεία. Το λόμπι της αυτοκινητοβιομηχανίας επιτίθεται σε κάθε τι που περιορίζει την ελευθερία των αυτοκινητιστών. Μια πρόσφατη μεγάλη επιτυχία του φαίνεται στην αποδυνάμωση της συμφωνίας

του Κιότο. Στο ξέσπασμα της πρόσφατης κρίσης οι κυβερνήσεις των δυτικών κρατών έσπευσαν αμέσως μετά τα μέτρα στήριξης των τραπεζών να δηλώσουν την ομολογία πίστης τους στην αυτοκινητοβιομηχανία με πρόσχημα τη διατήρηση θέσεων εργασίας.

Οι αποικίες της αυτοκίνησης εξαπλώνονται και νοηματοδοτούν νέες περιοχές του χρόνου. Το ότι η κυκλοφορία βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των κοινωνικών λειτουργιών συνεπάγεται προτεραιότητα στις λειτουργίες της αυτοκίνησης. Το αυτοκινητικό κεφάλαιο οφείλει να συνεχίσει να ρέει.

Στην αυτοκίνηση υπάρχει μια συνεχής παρακολούθηση της τεχνολογικής εξέλιξης. Είναι έτοιμη να απορροφήσει όλες τις καινοτομίες (τηλεματική, χημεία, ρομποτική, ντιζάιν). Είναι το πεδίο δεύτερης και μαζικής εφαρμογής των τεχνολογικών εξελίξεων της πολεμικής μηχανής. Ο αμερικανικός στρατός είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής καυσίμων όλης της υφηλίου. «Το φτηνό πετρέλαιο μεταμόρφωσε τον αμερικανικό στρατό σε μια χούφτα σούπερ φονικά ατσάλινα θηρία, ενώ η πλειονότητα του έμψυχου δυναμικού ασχολείται απλώς με την τροφοδοσία τους σε καύσιμα».[1] Αντί να επενδύσουν σε λιγότερο ενεργοβόρες μηχανές, προτιμούν να κατακτήσουν ένα μέρος με πετρέλαιο όπως το

Ιράκ. Ο πολεμικός χρόνος είναι μια κρυφή καταγωγή του λευκού χρόνου. Τα οχήματα των δυνάμεων καταστολής χρησιμοποιούνται συνειδητά σαν φονικές μηχανές.

Το κράτος θα αργήσει να αντιληφθεί την αυτοκίνηση χωρίς το διαστρεβλωτικό πρίσμα της φαντασμαγορίας της, γιατί από τη φύση του αδυνατεί να απεγκλωβιστεί από καταστάσεις στων οποίων το θέαμα έχει ενδώσει.

Ενώ το αυτοκίνητο είναι από τα πιο αποφασιστικά μέσα για την πορεία και την εξέλιξη της οικονομίας, επηρεάζει αρνητικά τους ρυθμούς «ανάπτυξης» και «απασχόλησης». Η απόσυρση παλιών οχημάτων με πρόσχημα την οικολογική κρίση δεν είναι άλλο από μια προγραμματισμένη αχρήστευση αυτοκινήτων που ανέκαθεν επιδίωκε η αυτοκινητοβιομηχανία.

Τα αυτοκίνητα τύπου suv προωθήθηκαν από την αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία για να ανταγωνιστούν τα πιο ευέλικτα γιαπωνέζικα αυτοκίνητα. Μόλις μια δεκαετία μαζικής χρήσης του συγκεκριμένου τύπου οχήματος οδήγησε σε οικολογικό και ενεργειακό αδιέξοδο, αποδεικνύοντας πώς μια μαζική καταναλωτική επιλογή μπορεί σύντομα να αγγίξει τα όρια ισορροπίας του συστήματος. Δυ-

σκολεύτηκαν να πιστέψουν τη δεκαετία του ᾽50 ότι πηγή του νέφους των πόλεων ήταν ο στόλος των αυτοκινήτων. Η μαζική χρήση ενός καταναλωτικού προϊόντος αποδείχτηκε πιο ρυπογόνα από την εργοστασιακή μόλυνση κατά την κατασκευή του. Η καταστροφή τόσων τόπων εξαιτίας της εξόρυξης και των πετρελαϊκών ατυχημάτων οφείλεται κυρίως στις τεράστιες ανάγκες της αυτοκίνησης για πετρέλαιο. Το πώς ήταν ο πλανήτης πριν την εκτεταμένη ηχορύπανση και φωτορύπανση που παράγει το δίκτυο των αυτοκινητόδρομων δεν θυμάται πια κανείς.

«Το ιδιωτικό αυτοκίνητο μοιάζει με το θείο: ξεκινάει να υπηρετήσει και καταλήγει να καταδυναστεύει».[2] Η συμμετοχή στην αυτοκίνηση σχεδόν υποκαθιστά τις θρησκευτικές τελετές. Στο αυτοκίνητο διακρίνουμε τις θεολογικές αποχρώσεις του εμπορεύματος· η μηχανή της αυτοκίνησης λειτουργεί ως αναγνωρισμένη μονοθεϊστική θρησκεία. Στους πιστούς προσφέρεται κοινοτοπία και λεξιλόγιο ειδικού στον καθημερινό λόγο. Αν συναντούμε ακόμη κάπου τη φαντασμαγορική λειτουργία των μεγάλων διεθνών εκθέσεων του δέκατου ένατου αιώνα είναι στις εκθέσεις αυτοκινήτων.

Όταν στις αρχές του εικοστού αιώνα ανακαλύφθηκαν τα πετρελαιοφόρα κοιτάσματα του Τέξας,

έστρεψαν τους καταναλωτές προς τα βενζινοκίνητα οχήματα. Η προώθηση και μαζική αποδοχή του μοντέλου Τ της Ford εκτόξευσε την τιμή της βενζίνης. Ο Φορντ οραματίζεται και εγκαθιδρύει την εργατική πόλη Fordlandia σε έναν παραπόταμο του Αμαζονίου, με στόχο όχι μόνο την εκμετάλλευση του φυσικού πλούτου των φυτειών καουτσουκόδεντρων αλλά και την επιβολή των αρχών που εφάρμοζε στη γραμμή παραγωγής σε μια ουτοπική κοινωνία. Η National City Lines εξαγοράζει τους ηλεκτρικούς σιδηρόδρομους στις ΗΠΑ. Το 1946 από το Υπουργείο Δικαιοσύνης των ΗΠΑ θα κριθούν ένοχες η GM, η Firestone και άλλες εταιρείες πετρελαίου, αυτοκινήτων και ελαστικών επειδή επιχείρησαν να ελέγξουν τις δημόσιες μεταφορές. Το LA είναι η πόλη που θα χτιστεί για να εξυπηρετηθεί το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Στην εδώ πλευρά του Ατλαντικού ωκεανού, ο Χίτλερ, στου οποίου το γραφείο δέσποζε η φωτογραφία του Φορντ, αναθέτει στον Φερδινάνδο Πόρσε το σχεδιασμό και την κατασκευή του «αυτοκινήτου του λαού» και συλλαμβάνει την ιδέα της «γενικευμένης Autobahn» που θα απαλλάξει τους ανθρώπους από τα δεσμά της απόστασης. Αποφασίζει «να επεκτείνει το ασφαλτικό δίκτυο παντού», σαν τη «μοναδική εναλλακτική του σιδηροδρόμου λύση για στρατηγικές μεταφορές, αφού οι ράγες και οι σταθμοί καταστρέφονται πιο εύκολα».[3]

Τελικά τη νίκη των συμμάχων την έφερε και το πετρέλαιο. Η μεταπολεμική ανάπτυξη βασίστηκε στα καύσιμα του πετρελαίου. Η συνεργασία της πετρελαιοβιομηχανίας με τα λόμπι των κατασκευαστών αυτοκινήτου οδήγησε στην κατασκευή των ασφαλτοστρωμένων εθνικών δικτύων. Ο ιστορικός Μαρκ Μαζάουερ θα γράψει ότι «οι συγκοινωνιολόγοι συναγωνίστηκαν τα βομβαρδιστικά της πολεμικής περιόδου στην ισοπέδωση του ιστορικού κέντρου των ευρωπαϊκών πόλεων».[4] Η Θάτσερ ονειρεύτηκε τη «μεγάλη οικονομία του αυτοκινήτου». Πρόσφατα, η αναπτυσσόμενη βιομηχανική οικονομία σε Κίνα και Ινδία οδήγησε σε ραγδαία άνοδο τη ζήτηση μηχανών εσωτερικής καύσης αυτοκινήτων και φορτηγών.

«[Το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι] φαινόμενο που συμπίπτει με το αποκορύφωμα των δημοκρατιών και αποτελεί παράδειγμα αυτής της θέσμισης του ατόμου που εξελίχθηκε διά μέσου της κίνησης. Τα πόδια του δημοκρατικού-τεχνοκρατικού καθεστώτος... πρέπει διαρκώς να κινούνται».[5] Ο Χένρι Φορντ Β΄, υπερασπιζόμενος την ελευθερία του αμερικάνικου δρόμου, είχε πει: «το να κάνουμε λόμπι για καλύτερους δρόμους είναι η δημοκρατία στην πράξη».[6]

«Αυτό που πρέπει να θέσουμε υπό αμφισβήτηση εί-

ναι μία οικονομία που δεν βασίζεται στις εργασιακές ανάγκες, στην ιστορική πείρα, στις ανθρώπινες δεξιότητες, στην οικολογική πολυπλοκότητα και ποικιλία, αλλά σε ένα σύστημα κενών αφαιρέσεων: χρήμα, ισχύ, ταχύτητα, ποσότητα, πρωτοποριακότητα, επέκταση/εξάπλωση. Αυτή η υπερτίμηση των παραπάνω αφαιρέσεων, που θεωρούνται καλές αφ' εαυτών, έχει παραγάγει μια ανισόρροπη, άσκοπη, νοσηρή και εντέλει αυτοκτονική ύπαρξη με την οποία είμαστε αντιμέτωποι σήμερα».[7]

Αντιγράφουμε από το βιβλίο του Ανρί Λεφέβρ *Η καθημερινή ζωή στο σύγχρονο κόσμο* που πρωτοεκδόθηκε το 1968:

«Το Αυτοκίνητο είναι το Αντικείμενο-Βασιλιάς, το Πράγμα-Πιλότος… Αυτό το κατεξοχήν Αντικείμενο διέπει πολλαπλούς τρόπους συμπεριφοράς σε πολλούς τομείς, από την οικονομία μέχρι τον λόγο. Η Κυκλοφορία συγκαταλέγεται στις κοινωνικές λειτουργίες και κατατάσσεται στην πρώτη γραμμή. Αυτό συνεπάγεται την προτεραιότητα των χώρων για παρκάρισμα, των περασμάτων, των κατάλληλων οδικών συστημάτων. Μπροστά σ' αυτό το "σύστημα" η πόλη δεν έχει τα μέσα να αμυνθεί. Εκεί που υπήρξε, εκεί που επιζεί, είναι (οι τεχνοκράτες) έτοιμοι να την κατεδαφίσουν… Ο χώρος νοείται σε συνάρτηση με τους καταναγκασμούς που επιβάλλει το αυτοκίνητο. Το Κυκλοφορώ έχει υποκαταστήσει

το Κατοικώ, κι αυτό στα πλαίσια της λεγόμενης τεχνικής ορθολογικότητας...

»Το Αυτοκίνητο δημιουργεί ιεραρχίες: η αντιληπτή και *αισθητή* ιεραρχία (μέγεθος, ισχύς, τιμή) συνοδεύεται από μιαν ιεραρχία πιο σύνθετη και εκλεπτυσμένη, την ιεραρχία των *επιδόσεων*. Το παιχνίδι αυτών των δύο ιεραρχιών είναι ευλύγιστο. Δεν συμπίπτουν. Μεταξύ τους υπάρχει ένα περιθώριο, ένα διάκενο. Δηλαδή μια θέση για συνομιλία, για διάλογο, για αντιλογία. Με μια λέξη, για τον λόγο.... Σ' αυτές τις συνθήκες, η ιεραρχία δεν φαίνεται πια καταπιεστική. Γίνεται ενσωματωτική...

»Ωστόσο αυτή η διπλή ιεραρχία αντιστοιχεί (*αταίριαστα*, άρα με τρόπο πολύ ελαστικό κι αυτό την κάνει ενδιαφέρουσα για όλους και κατά συνέπεια για τον ερευνητή) στην κοινωνική ιεραρχία. Υπάρχει αναλογία (όχι αυστηρή ομολογία) ανάμεσα στην ιεραρχία του κοινωνικού επιπέδου και σ' εκείνη του αυτοκινήτου. Καθώς αυτές οι κλίμακες δεν συμπίπτουν, το πέρασμα είναι αδιάκοπο από τη μια στην άλλη, χωρίς να βρίσκεται τόπος για ένα οριστικό σταμάτημα...

»Το Αυτοκίνητο είναι σύμβολο κοινωνικής θέσης, γοήτρου. Σ' αυτό, όλα είναι όνειρο και συμβολισμός: άνεσης, δύναμης, γοήτρου, ταχύτητας… Το αντικείμενο γίνεται μαγικό. Μπαίνει στην περιοχή του ονείρου. Ο λόγος, στην περίπτωσή του, τρέφεται με ρητορεία και τυλίγει το φανταστικό.

Είναι ένα σημαίνον αντικείμενο μέσα σ' ένα σημαίνον σύνολο (με τη γλώσσα του, τον λόγο του, τη ρητορική του)... Το αυτοκίνητο όχημα σωρεύει τους ρόλους. Συνοψίζει τους καταναγκασμούς της καθημερινότητας. Ωθεί στο έπακρο το κοινωνικό προνόμιο που έχει δοθεί στο ενδιάμεσο, στο μέσο. Ταυτόχρονα, συμπυκνώνει τις προσπάθειες για την έξοδο από το καθημερινό, ξαναενσωματώνοντας σ' αυτό το καθημερινό, το παιχνίδι, τον κίνδυνο, το νόημα».[8]

Crash

«ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ τα αυτοκίνητα… έκφραση της ζωντάνιας, του παιχνιδιού, της καθημερινότητας. Αυτά προσδίδουν μια νέα ταχύτητα στην πόλη».[1] Οι ιταλοί φουτουριστές έσπευσαν να συμπορευτούν με τον ανερχόμενο μύθο του αυτοκινήτου και να ασπαστούν τη μυθολογία της μηχανής. Εκθείασαν την ομορφιά της ταχύτητας, τον βρυχηθμό των αδηφάγων αυτοκινήτων. «Το αυτοκίνητο ζωοποιείται όντας σε δαιμονιώδη κίνηση. Η λατρεία της μηχανής σημαίνει λατρεία της ταχύτητας». «Τα πτώματα των χιλιομέτρων καταβροχθισμένα απ’ την κανίβαλο μηχανή».[2] Στους παιάνες τους εξυμνούσαν την «αγαθοποιό τεχνολογία»[3] και δεν έκρυβαν τη γοητεία της ριψοκινδύνευσης («και του θεαματικού της ισοδύναμου: της καταστροφολαγνείας»[4]). Ο θάνατος είναι πια αισθητική απόλαυση.

«Η ανθρωπότητα... έχει γίνει τώρα θέαμα για τον εαυτό της. Η αλλοτρίωσή της έχει φτάσει σε τέ-

τοιο σημείο, που την κάνει να βιώνει την ίδια της την καταστροφή σαν αισθητική απόλαυση πρώτου μεγέθους. Έτσι έχουν τα πράγματα με την αισθητικοποίηση της πολιτικής, που καλλιεργεί ο φασισμός».[5]

Το 1973 εκδίδεται το μυθιστόρημα *Crash* του Τζέιμς Μπάλλαρντ, και σαράντα περίπου χρόνια αργότερα συναντούμε ακόμα μια αμηχανία στην πρόσληψή του. Οι περιγραφές των φουτουριστών είναι εδώ το σκηνικό μιας βάναυσης πορνογραφίας. Η δρομοσκοπική αντίληψη της κίνησης οδηγεί στην πορνογραφική απόλαυση της σύγκρουσης. Το αυτοκίνητο δεν είναι απλώς το αντικείμενο μιας σεξουαλικής μονομανίας ή ο χώρος που θα φιλοξενήσει μιαν αποξενωμένη ερωτική συνάντηση· είναι ο τόπος και ο χρόνος που μπορεί να εκδηλωθεί η λίμπιντο της λατρείας της ταχύτητας. Το μόνο όραμα είναι αυτό μιας γενικευμένης αυτοκινητικής σύγκρουσης.

«Η αυτοκινητική σύγκρουση διαφέρει από τις άλλες τραγωδίες στο βαθμό που ενεχόμενο σε αυτήν είναι το πλέον δυναμικά διαφημιζόμενο εμπόρευμα αυτού του αιώνα, μια απεικονιζόμενη οντότητα που συνδυάζει τα στοιχεία της ταχύτητας, της δύναμης, του ονείρου και της ελευθερίας μέσα σε ένα εξαιρετικά στυλιζαρισμένο σχήμα που απομα-

κρύνει όλους τους φόβους που μπορεί να έχουμε για τους έμφυτους κινδύνους αυτών των βίαιων και επισφαλών μηχανών».[6]

«Το *Crash* παίρνει τη θέση ενός κατακλυσμικού μυθιστορήματος... [ασχολείται] με έναν πανδημικό κατακλυσμό που έχει θεσμοποιηθεί σε όλες τις βιομηχανικές κοινωνίες και που σκοτώνει εκατοντάδες χιλιάδες ανθρώπους κάθε χρόνο».[7]

Καταδεικνύοντας τις κακοήθειες του αυτοκινήτου μάς αποκαλύπτεται πώς το εμπόρευμα αυτοκίνητο μεταμορφωμένο σε φετίχ έχει προκαλέσει τόση επιθυμία που δεσμεύει το πλήθος με τη γοητεία του. Η χρήση του αναπόφευκτα μετατρέπεται σε πορνογραφική. Το σκηνικό είναι μια «κτηνώδης, ερωτική και φωτισμένη άγνωστη χώρα που γνέφει όλο και πιο πειστικά από το περιθώριο του τεχνολογικού τοπίου».[8]

«Τα αυτοκίνητα στα οποία επέβαινε θα είχαν γίνει συσκευές εκμετάλλευσης κάθε πορνογραφικής και ερωτικής δυνατότητας, όπως και κάθε μεθόδου σεξουαλικού θανάτου και ακρωτηριασμού… Παρακολουθώντας την κίνηση της κυκλοφορίας στον αυτοκινητόδρομο, αποφασισμένος να διακρίνω τους πρώτους οιωνούς εκείνου του τέλους του κόσμου των οχημάτων, για το οποίο το ατύχημά μου

δεν είναι παρά η προσωπική, ιδιωτική μου πρόβα… Οι φωτογραφίες του με τις σεξουαλικές πράξεις, με κομμάτια από μάσκες αυτοκινήτων και όργανα, με αρθρώσεις βραχιόνων και χρωμιωμένων πλαισίων παραθύρων, με αιδοία και θήκες οργάνων, συνόψιζαν τις δυνατότητες μιας καινούργιας λογικής, δημιουργημένης από αυτά τα πολλαπλασιαζόμενα τεχνήματα, κι αποκάλυπταν τους κώδικες ενός καινούργιου παντρέματος αίσθησης και δυνατότητας… Το σώμα μου πυρακτωνόταν σ' εκείνα τα σημεία σαν τον ανεστημένο άνθρωπο που βγάζει στον ήλιο τις επουλωμένες του πληγές, αυτές που είχαν προκαλέσει τον πρώτο του θάνατο».[9]

«Είχα την εντύπωση πως όλα τα αυτοκίνητα στον αυτοκινητόδρομο ήταν ακίνητα, και πως ήταν η γη που γύριζε με μεγάλη ταχύτητα από κάτω τους έτσι ώστε να δημιουργείται η εντύπωση της κίνησης… Θαμμένος κάτω από τούτο το καινούργιο γεωλογικό στρώμα, το στρώμα της εποχής του Αυτοκινητικού Δυστυχήματος, θα ήταν ο δικός μου μικρός θάνατος, ανώνυμος σαν μια υαλοποιημένη ουλή σε ένα απολίθωμα δέντρου… Σπέρνοντας τα άπειρα μέλλοντα που θα άνθιζαν από το πάντρεμα της βίας με την επιθυμία… Μέσα στην κομψή κινούμενη γλυπτική του τσιμεντένιου αυτοκινητόδρομου, τα χρωματιστά κελύφη χιλιάδων αυτοκινήτων έτρεχαν θυμίζοντας κενταύρους που σε

καλωσορίζουν θερμά σε κάποιο τοπίο της Αρκαδίας… Με σεβόταν, άραγε, ή μήπως με φθονούσε κιόλας που είχα καταφέρει να σκοτώσω κάποιον με τον μοναδικό τρόπο με τον οποίον μπορείς πια νόμιμα ν' αφαιρέσεις τη ζωή ενός άλλου ανθρώπου; Μέσα στη σύγκρουση των αυτοκινήτων ο θάνατος κατευθυνόταν τώρα από τα ανύσματα της ταχύτητας, της βίας και της επιθετικότητας… Η επίπλωση του δρόμου που μας περιέβαλλε, οι προθήκες των καταστημάτων και οι διαβάτες φωτίζονταν από την κίνηση του αυτοκινήτου, κι η ένταση του φωτός που εξέπεμπαν ρυθμιζόταν από το πέρασμα του οχήματος που οδηγούσα… Τα αυτοκίνητα που ήταν σταθμευμένα… ήταν ολοκάθαρα, με αυστηρά περιγράμματα, λες και κάποιος κατακλυσμός είχε επιτέλους υποχωρήσει, αφήνοντας τα πάντα απομονωμένα για πρώτη φορά σαν τα χαρακτηριστικά ενός σεληνιακού τοπίου, μια νεκρή φύση, έργο συνεργείου κατεδαφιστών… Το τεράστιο ποσό ενέργειας του εικοστού αιώνα, που ήταν αρκετό να οδηγήσει τον πλανήτη σε καινούργια τροχιά γύρω από κάποιο ευτυχέστερο αστέρι, ξοδευόταν για να διατηρήσει αυτή την ασύλληπτη σε διαστάσεις ακινησία… Το εσωτερικό του αυτοκινήτου σαν ένα καλειδοσκόπιο φωτεινών κομματιών από γυναικεία σώματα… Οραματιζόμουν τη γυναίκα μου τραυματισμένη σε μια σύγκρουση υψηλής ταχύτητας, με το στόμα και το πρόσωπό της κατε-

στραμμένο και μια καινούργια συναρπαστική οπή ανοιγμένη στο υπογάστριό της από το τσακισμένο τιμόνι, μια οπή που δε θα ήταν ούτε κόλπος ούτε πρωκτός και που θα συγκέντρωνε την πιο βαθιά μας στοργή… Αυτές οι φαινομενικά χωρίς νόημα χαρακιές στο δέρμα του, σαν από σκαρπέλο και σμίλη, φανέρωναν κοφτερό εναγκαλισμό από τρακαρισμένο αυτοκίνητο, μια σφηνοειδή γραφή πάνω στο δέρμα από σπασμένα καντράν, μοχλούς ταχυτήτων και διακόπτες φώτων… Κοιτώντας το σώμα μου ανακάλυψα ότι ένας μηχανικός αυτοκινήτων θα μπορούσε να ξανακατασκευάσει με απόλυτη ακρίβεια το αυτοκίνητό μου ακολουθώντας απλώς το σχέδιο των τραυμάτων μου… Τα φώτα της Δυτικής λεωφόρου ανταύγαζαν πάνω στ' αυτοκίνητα, που τραβούσαν μαζί προς την γιορταστική κραιπάλη των συγκρούσεων και των τραυματισμών… Είναι όλα πρόβες. Όταν θα έχουμε όλοι μας κάνει την ιδιωτική μας πρόβα, τα μικρά μας τρακαρίσματα, τότε θ' αρχίσει ο αληθινός όλεθρος».[10]

«Οι διαστάσεις του χρόνου, της νοσταλγίας, του ονείρου και της φαντασίας εκφράζονται με την ψυχαναγκαστική γλώσσα της τεχνολογίας, ως το σημείο ενός "θανάτου του συναισθήματος"».[11]

Την ίδια περίπου εποχή ο Ραούλ Βανεγκέμ έγραφε: «Στην απουσία αληθινής ζωής, προσφέρεται

το καταπραϋντικό ενός θανάτου με δόσεις. Ένας κόσμος που καταδικάζει σε θάνατο από αναιμία, είναι αναγκασμένος να διαδώσει την αιμοχαρία. Εκεί που βασιλεύει η δυσανεξία της επιβίωσης, η επιθυμία για ζωή αρπάζει αυθόρμητα το όπλο του θανάτου: αναίτιο φονικό, σαδισμός… Αν το πάθος καταστραφεί, ξαναγεννιέται σαν πάθος για καταστροφή».[12]

από τον Ντε Γκωλ στον φτερωτό γιατρό

Το 1968, ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ το διάγγελμα της 30ής Μαΐου, ο Ντε Γκωλ απελευθέρωσε τα αποθέματα βενζίνης που είχαν αποθηκευτεί σε εγκαταστάσεις στο δάσος της Βουλώνης και οι Γάλλοι ξεχύθηκαν στους δρόμους με την ευκαιρία της Πεντηκοστής. Το αποτέλεσμα ήταν 110 νεκροί και 1200 τραυματίες. Οι εφημερίδες γράφουν: «Ένα σαββατοκύριακο χωρίς επανάσταση αποδείχτηκε πιο αιματηρό από έναν ολόκληρο μήνα συνεχούς σχεδόν επανάστασης. Η βία στους δρόμους παραμένει λιγότερο φονική από τη βία στους αυτοκινητόδρομους».[1] Την ίδια αντανακλαστική κίνηση εκτόνωσης βλέπουμε σαράντα χρόνια αργότερα, όταν τις μέρες που ακολούθησαν την εξέγερση του Δεκέμβρη του 2008 ο δήμαρχος Θεσσαλονίκης, προκειμένου να ενισχυθεί η κίνηση στην αγορά και να «τονωθεί το φρόνημα των Ελλήνων», ανακοίνωσε ασυλία στην κίνηση και στάθμευση των ΙΧ στο κέντρο της πόλης. Ίσως ήταν τα ιδιωτικά αυτοκίνητα ο μόνος διαθέσιμος στρατός που μπορούσε να επιστρατευτεί για την ανακατάληψη των εξεγερμένων πόλεων.

Δεν είναι ένα νέο δέρμα το αυτοκίνητο, όπως υποστηρίζουν κάποιοι συγκοινωνιολόγοι. Περισσότερο μοιάζει με στολή που προσδίδει στον οδηγό αρκετά χαρακτηριστικά της φασιστικής χαρακτηροδομής και ψυχοπαθολογίας. Όπως όλες οι στολές, όχι μόνο «υποδηλώνουν την κοινότητα, την τάξη, την ταυτότητα, την ικανότητα, τη νόμιμη εξουσία και τη νόμιμη άσκηση βίας» αλλά «αποτελούν τις συσκευές μιας εξαιρετικά ισχυρής και διαδεδομένης σεξουαλικής φαντασίωσης».[2]

Αδιάφορος για τους αποκλεισμούς που επιβάλλει η ταχύτητα που χειρίζεται, ανυποψίαστος για τον χαρακτήρα της πανηγυρικής συμμετοχής του στην παρέλαση των αυτοκινήτων, ο οδηγός αδυνατεί να αποστασιοποιηθεί από τη μέθη της διαρκούς κίνησης και να αντικρίσει τα αποτελέσματα της κυριαρχίας του. Το ιδιωτικό αυτοκίνητο αισθητικοποιεί τη βία, την υπεροχή, την αρρενωπότητα, την απαξία στο πεδίο της καθημερινότητας. Συνιστά «ολική εμπειρία» για τον άνθρωπο το να χάνεται στη ροή της κυκλοφορίας. Ο άνθρωπος μεταλλάσσεται σ' αυτό που χειρίζεται. Η αφύσικη χρησιμοποίηση της ταχύτητας είναι κατά βάση πολεμική κατάσταση.

Στην κίνηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου αρμόζει η κριτική της φασιστικής αισθητικής που ασκεί η Σούζαν Σόνταγκ στα δοκίμιά της για τη *Γοητεία*

του φασισμού: «Η φασιστική αισθητική… υιοθετεί δύο φαινομενικά αντίθετες στάσεις, την εγωμανία και τη δουλικότητα. Οι σχέσεις κυριαρχίας και υποδούλωσης παίρνουν τη μορφή μιας ορισμένης φαντασμαγορίας που χαρακτηρίζεται από τη μαζικοποίηση των ανθρώπινων ομάδων, τη μετατροπή των ανθρώπων σε πράγματα… Η χορογραφία εναλλάσσεται ανάμεσα σε μιαν ακατάπαυτη κίνηση και σε μία παγωμένη, στατική "ανδρική" στάση. Η φασιστική τέχνη εξυμνεί την υποταγή, εκθειάζει τη βλακεία, μυθοποιεί το θάνατο».[3]

«Εντός του δημόσιου χώρου τα κυρίαρχα και πιο αρπακτικά είδη είναι τα αυτοκίνητα. Διαποτίζουν την αύρα της πόλης με τέτοια αίσθηση ρουτίνας, ώστε αυτή αποσυντίθεται γρηγορότερα από όσο μπορεί να ανασυντίθεται».[4]

«Οι μηχανές που συνδέθηκαν με την υπόσχεση της φυσικοποίησης της ανθρωπότητας και του εξανθρωπισμού της φύσης, συνέβαλαν, αντίθετα, στη μηχανοποίηση και των δύο».[5]

Ο Αντόρνο στα *Minima Moralia* γράφει: «Και ποιον οδηγό αυτοκινήτου δεν έχει βάλει στον πειρασμό η δύναμη του κινητήρα του να καταπατήσει τα ζωύφια του δρόμου, πεζούς, παιδιά και ποδηλάτες; Στις κινήσεις που οι μηχανές απαιτούν από τους χειρι-

στές τους, υπάρχει κιόλας το βίαιο, το παταγωδώς χτυπητό, το ωστικά ακατάπαυστο των φασιστικών κακοποιήσεων».[6] Ο Χίτλερ είχε διαισθανθεί ότι άξιζε να επενδύσει στο ιδιωτικό αυτοκίνητο: «Όσο το αυτοκίνητο παραμένει ένα μέσο μεταφοράς για ιδιαίτερα προνομιούχους κύκλους, εκατομμύρια υπάκουοι, εργατικοί και ικανοί άνθρωποι, οι οποίοι πολλές φορές ζουν μια ζωή με περιορισμένες ευκαιρίες, νιώθουν με πίκρα ότι τους αρνούνται ένα μέσο μεταφοράς που θα τους άνοιγε, ιδίως τις Κυριακές και τις αργίες, μια πηγή άγνωστης, χαρμόσυνης ευτυχίας… Ο εμφατικά ταξικός και άρα κοινωνικά διχαστικός χαρακτήρας που έχει προσδοθεί στο αυτοκίνητο πρέπει να απαλειφθεί· το αμάξι δεν πρέπει να παραμείνει ένα αντικείμενο πολυτελείας, αλλά να γίνει ένα χρηστικό αντικείμενο».[7]

Χάιντερ

ΣΤΙΣ 12-10-2008 ΣΚΟΤΩΘΗΚΕ σε αυτοκινητικό δυστύχημα μετά από θανατηφόρα τραύματα στο κεφάλι, το στήθος και τη σπονδυλική στήλη ο Γιεργκ Χάιντερ. Λίγο πριν το ατύχημα, ενώ κατευθυνόταν στο σπίτι της 90χρονης μητέρας του για τα γενέθλιά της, είχε προσπεράσει ένα άλλο αυτοκίνητο ο οδηγός του οποίου ενημέρωσε για το ατύχημα. Το VW Phaeton έφυγε στη δεξιά πλευρά του δρόμου, σύρθηκε μια φορά στο φράχτη ενός σπιτιού και στη συνέχεια περιστρεφόμενο έπεσε από την πλευρά του οδηγού σε έναν πυλώνα ενισχυμένου σκυροδέματος. Από την τελική σύγκρουση το VW αναποδογύρισε στον αέρα και προσγειώθηκε στις ρόδες του πάνω στο οδόστρωμα. Ελάχιστα λεπτά αργότερα ο Χάιντερ, ο οποίος λίγες μέρες πριν είχε εκλεγεί πρωθυπουργός του κρατιδίου της Καρινθίας, ξεψύχησε στον τόπο του δυστυχήματος. Ενώ το όριο ταχύτητας της συγκεκριμένης περιοχής ήταν 70 χλμ/ώ, αποδείχτηκε ότι έτρεχε με πάνω από 140 χλμ/ώ και το

αλκοόλ που βρέθηκε στο αίμα του ήταν 1,8 γρ/λίτρο. Ο γ.γ. του Συνασπισμού για το Μέλλον της Αυστρίας, Στ. Πέτσνερ, δήλωσε: «Για εμάς είναι σα να ήρθε το τέλος του κόσμου· για την Καρινθία μοιάζει σα να έπεσε ο ήλιος απ᾽ τον ουρανό και τα ρολόγια να σταμάτησαν απόψε».

«…Ο ΚΟΣΜΟΣ ΑΡΧΙΣΕ ΝΑ ΑΝΘΙΖΕΙ ΤΡΑΥΜΑΤΑ… Τα τσακισμένα κορμιά... κείτονταν ακόμη σαν αιμορραγία του ήλιου, στο βινύλιο των καθισμάτων».[1] Τα ηρώα των πεσόντων στις αποικίες του λευκού χρόνου τα φυλούσαν πάντα μελανοχίτωνες. Τη συνέχεια του *Crash* ας τη γράψει η Γέλινεκ:

«γι᾽ αυτό τρέχουμε πάντα γύρω γύρω και δεν φτάνουμε πουθενά, γιατί δεν καταλάβαμε τον χάρτη».[2]

Τα βήματα αυτά οφείλονται στη Σοφία και είναι δώρα στη Μαρία και τον Ανδρέα.

Τα δάνεια είναι πολλά. Ο τόκος, αν υπάρχει, ας είναι του κινήματος όπως ορίστηκε τον Δεκέμβρη του 2008.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

ο ΙΧ άνθρωπος

1. Σταυρίδης (1996: 105).
2. Gorz (1983: 78).
3. Adorno (1990: 105).
4. Χρηστάκης (2003: 17).
5. Λεφέβρ (1979: 152).
6. Adorno (1990: 339).

ταχύτητα

1. Από το *Murder most foul* του J. S. Dean, παρατίθεται στο Sanz κ.ά. (2009: 26).
2. Sanz κ.ά. (2009: 26).
3. εφ. Καθημερινή (4/8/2001: 11).
4. Χρηστάκης (2003: 12,15).
5. Αναφέρεται στο Καφάογλου (2009: 76).
6. Adorno (1990: 255).
7. Γιώργος Ιωάννου, *Σαρκοφάγος*, Αθήνα: Κέδρος 1971, παρατίθεται στο Σπύρος Λαζαρίδης, «Το αυτοκίνητο στη λογοτεχνία της Θεσσαλονίκης», περ. «η λέξη» #158 (2000: 574).
8. Baudrillard (2000: 14-15).
9. Χρηστάκης (2003: 35).

αυτοκινητόδρομος

1. Ρίτσαρντ Σένετ, *Η τυραννία της οικειότητας*, μτφρ. Γιώργος Μερτίκας, Αθήνα: Νεφέλη 1999, παρατίθεται στο Καφάογλου (2009: 124).

2. Βιριλιό (2005: 99).
3. Βιριλιό (2005: 100).
4. Ν. Ράπτης, «Η κοινωνία του αυτοκινήτου», εφ. Ελευθεροτυπία (22/4/2003: 60).
5. Αναφέρεται στο Shah (2008: 53).
6. Βλαντής - Μπαλτάς (2004: 139, 143).
7. Ίλιτς (1976: 83).
8. Baudrillard (2000: 61).
9. Καφάογλου (2009: 178).
10. Baudrillard (2000: 75).
11. Καφάογλου (2009: 177).
12. Baudrillard (2000: 61).
13. Baudrillard (2000: 26, 63).
14. Βλαντής - Μπαλτάς (2004: 140).
15. Διαφήμιση της ALFA ROMEO, 2010.
16. Internationale Situationniste (1979: 54).
17. Internationale Situationniste (1979: 118, 120, 117, 121, αποσπάσματα από την *Κοινωνία του θεάματος*, θέσεις 174, 176, 177, 172, 177).
18. Internationale Situationniste (1979: 79, από το «Στοιχειώδες πρόγραμμα του Γραφείου Ενωτικής Πολεοδομίας» που υπογράφουν οι Αττίλα Κοτάνυϊ και Ραούλ Βανεγκέμ).
19. Βλαντής - Μπαλτάς (2004: 146).

λευκός χρόνος

1. Θ. Βλαστός - Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο - ΣΑΤΜ, παρατίθεται στο Καφάογλου (2009: 24).
2. Βιριλιό (2004a: 59).

3. Baudrillard (2000: 18).
4. Stefan Zweig, *Ο κόσμος του χθες. Αναμνήσεις ενός Ευρωπαίου*, μτφρ. Αλεξία Καλανταρίδου - Τατιάνα Λιάνη, Αθήνα: Printa 2006, παρατίθεται στο Καφάογλου (2009: 103).
5. Καφάογλου (2009: 200, 121).
6. Βιριλιό (2005: 107, 108, 105, 104, 105).

η μηχανή της αυτοκίνησης

1. Shah (2008: 229).
2. Παραφράζοντας τον Γκαλεάνο (2000: 257): «Με τις μηχανές συμβαίνει ό,τι συνήθως συμβαίνει με τους θεούς: γεννιούνται στην υπηρεσία των ανθρώπων… και καταλήγουν να βάζουν τους ανθρώπους στην υπηρεσία τους».
3. Βαγγέλης Βαγγελάτος, «Από την Autobahn στην… Κακιά Σκάλα», εφ. Ελευθεροτυπία (29/4/2003: 31).
4. Μαζάουερ (2001: 293).
5. Sanz κ.ά. (2009: 118).
6. Αναφέρεται στο Βλαντής - Μπαλτάς (2004: 136).
7. Λούις Μάμφορντ: «Ο αμερικάνικος τρόπος θανάτου», μτφρ. Βασίλης Τομανάς, περιλαμβάνεται στο Sanz κ.ά. (2009: 158).
8. Λεφέβρ (1979: 151-154).

Crash

1. Από το αφιέρωμα «Ο F. T. Marinetti και ο ιταλικός φουτουρισμός» στο περ. «Το δέντρο» #13, Μάρτιος-Απρίλιος 1980, παρατίθεται στο Καφάογλου (2009: 24).
2. Περ. «η λέξη» #158 (2000: 504, 515).
3. Μπάλλαρντ (1992: 101).

4. Χρηστάκης (2003: 10).
5. Benjamin (1978: 38).
6. Μπάλλαρντ (1996: 256).
7. Μπάλλαρντ (1992: 13).
8. Μπάλλαρντ (1992: 13).
9. Μπάλλαρντ (1992: 164, 66-67, 130-131, 186).
10. Μπάλλαρντ (1992: 229, 74, 184, 195-196, 60, 245, 180, 200, 210, 112, 40-41, 29, 67).
11. Μπάλλαρντ (1992: 262).
12. Vaneigem (χ.χ.: 197).

από τον Ντε Γκωλ στον φτερωτό γιατρό

1. Ζουλί - Μαρτζορατί (2007: 101).
2. Σόνταγκ (2010: 38).
3. Σόνταγκ (2010: 29).
4. Buck-Morss (2009: 524).
5. Buck-Morss (2009: 545).
6. Adorno (1990: 109).
7. Μαζάουερ (2001: 290-291).

Χάιντερ

1. Μπάλλαρντ (1992: 173, 15-16).
2. Γέλινεκ (2007: 170).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Adorno, Teodor (1990). *Minima moralia*, μτφρ. Λευτέρης Αναγνώστου, Αθήνα: Αλεξάνδρεια.

Vaneigem, Raoul (χ.χ.). *Η επανάσταση της καθημερινής ζωής*, μτφρ. Σεραφείμ Βελέντζας, Αθήνα: Άκμων.

Virilio, Paul (1998). *Από την επανάσταση των μεταφορών στην επανάσταση των μεταδόσεων*, μτφρ. Μαρλέν Λογοθέτη, Αθήνα: Ελευθεριακή Κουλτούρα.

Βιριλιό, Πωλ (2004a). *Αυτό που έρχεται*, μτφρ. Βασίλης Τομανάς, Θεσσαλονίκη: Νησίδες.

___ (2004b). *Πανικόβλητη πόλη*, μτφρ. Βασίλης Τομανάς, Θεσσαλονίκη: Νησίδες.

___ (2005). *Το προπατορικό ατύχημα*, μτφρ. Βασίλης Τομανάς, Θεσσαλονίκη: Νησίδες.

Βλαντής, Νίκος - Μπαλτάς, Παύλος (2004). *Επόμενη στάση: Χαμένες λεωφόροι*, Αθήνα: Futura.

Γέλινεκ, Ελφρίντε (2007). *Απληστία*, μτφρ. Γιώργος Δεπάστας, Αθήνα: Εκκρεμές.

Γκαλεάνο, Εντουάρντο (2000). *Ένας κόσμος ανάποδα*, μτφρ. Γεωργία Ζακοπούλου, Αθήνα: Στάχυ.

Gorz, André (Bosquet, Michel) (1983). *Οικολογία και πολιτική*, μτφρ. Άννα Ξανθάκη, Αθήνα: Νέα Σύνορα - Α.Α. Λιβάνη.

Γουώρντ, Κόλιν (2009). *Ελευθερία της κίνησης. Μετά το αυτοκίνητο*, μτφρ. Θανάσης Κουραβέλος - Γιάννης Καρύτσας, Αθήνα: Άρδην.

Έρενμπουργκ, Ιλιά (2008). *Μια ιστορία του αυτοκινήτου*, μτφρ. Κυριακή Παπαδοπούλου-Βρέλλη, Αθήνα: Ύψιλον.

Ζουλί, Σερζ - Μαρτζορατί, Ζαν Λουί (2007). *Ο Μάης του '68*, μτφρ. Τζένη Κωνσταντίνου, Αθήνα: Μεταίχμιο.

Ίλιτς, Ιβάν (1976). *Κοινωνία χωρίς σχολεία*, μτφρ. Δημήτρης Ποταμιάνος - Βασίλης Αντωνόπουλος, Αθήνα: Νεφέλη.

Internationale Situationniste (1979). *Χωροταξία*, μτφρ. Κλωντ Λωράν - Πάνος Τουρνικιώτης, Αθήνα: Άκμων.

Κάλβο, Αγουστίν Γκαρθία (2002). *Εναντίον του αυτοκινήτου*, μτφρ. Κώστας Παναγιωτίδης, Θεσσαλονίκη: Νησίδες.

Καφάογλου, Ηλίας (2009). *Αυτοκίνητος κόσμος*, Αθήνα: Ύψιλον.

Λεφέβρ, Ανρί (1979). *Η καθημερινή ζωή στο σύγχρονο κόσμο*, μτφρ. Δανάη Μυλωνάκη, Αθήνα: Ράππα.

Μαζάουερ, Μαρκ (2001). *Σκοτεινή ήπειρος*, μτφρ. Κώστας Κουρεμένος, Αθήνα: Αλεξάνδρεια.

Mumford, Lewis κ.ά. (1998). *Η φωτιά του Προμηθέα*, μτφρ. Ζήσης Σαρίκας, Θεσσαλονίκη: Νησίδες.

Μηνούδης, Γιάννης (1999). *Οδήγηση: Οι κανόνες του παιχνιδιού*, Λάρισα: Έλλα.

Buck-Morss, Susan (2009). *Η διαλεκτική του βλέπειν*, μτφρ. Μανόλης Αθανασάκης, Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης.

Μπάλλαρντ, Τζέιμς (1992). *Crash*, μτφρ. Γιώργος-Ίκαρος Μπαμπασάκης - Σώτη Τριανταφύλλου, Αθήνα: Απόπειρα.

___ (1996). *Έκθεση ωμοτήτων*, μτφρ. Ηρακλής Ρενιέρης, Αθήνα: Απόπειρα.

Benjamin, Walter (1978). *Δοκίμια για την τέχνη*, μτφρ. Δημοσθένης Κούρτοβικ, Αθήνα: Κάλβος.

Baudrillard, Jean (2000). *Αμερική*, μτφρ. Νικόλας Χρηστάκης, Αθήνα: Futura.

Ντεμπόρ, Γκυ (1986). *Η κοινωνία του θεάματος*, μτφρ. Πάνος Τσαχαγέας - Νίκος Αλεξίου, Αθήνα: Ελεύθερος Τύπος.
Sanz, Alfonso κ.ά. (2009). *Πόλη και αυτοκίνητο*, μτφρ. Κώστας Παναγιωτίδης, Θεσσαλονίκη: Νησίδες.
Shah, Sonia (2008). *Crude. Η ιστορία του αργού πετρελαίου*, μτφρ. Παλμύρα Ισμυρίδου, Αθήνα: Άγρα.
Σόνταγκ, Σούζαν (2010). *Η γοητεία του φασισμού*, μτφρ. Γεράσιμος Λυκιαρδόπουλος, Αθήνα: Ύψιλον.
Σταυρίδης, Σταύρος (1996). *Διαφήμιση και το νόημα του χώρου*, Αθήνα: Στάχυ.

Περιοδικό «η λέξη» #158 (2000). Αφιέρωμα: Αυτοκίνητο και λογοτεχνία.

Από τις *εκδόσεις των ξένων* κυκλοφορούν:

CRITICAL ART ENSEMBLE
Η μηχανή της σάρκας

ANDRÉA DORIA
Η εξαιρετική περίπτωση μιας συνηθισμένης ιστορίας

ANSELM JAPPE
Το τέλος της τέχνης στον Αντόρνο και τον Ντεμπόρ

Ομάδα RETORT
(IAIN BOAL, T.J. CLARK, JOSEPH MATTHEWS, MICHAEL WATTS)
Καταπονημένες δυνάμεις.
Κεφάλαιο και θέαμα στη νέα εποχή του πολέμου

ΕΞΕΓΕΡΜΕΝΟΣ ΥΠΟΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΜΑΡΚΟΣ
Ιστορίες για τους ανθρώπους του καλαμποκιού

GRUPPE KRISIS, NORBERT TRENKLE, ANSELM JAPPE
Κείμενα για την εργασία και την κρίση

SILVIA FEDERICI
Ο Κάλιμπαν και η μάγισσα.
Γυναίκες, σώμα και πρωταρχική συσσώρευση

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΤΕΠΑΣ #1

(και σε ηλεκτρονική μορφή
στον δικτυακό τόπο www.disobey.net/hotel)